



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart
T.a.v. dhr Ronald Termaat
Houttuinlaan 16A
3447 GM Woerden

DGLM
Programma Luchtvaart
Project Lelystad Airport

Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/212985

Datum 22 oktober 2019
Betreft Start transitiefase luchthaven Lelystad

Geachte heer Termaat,

In uw brief van 21 september jl maakt u, samen met AOPA en NACA, uw bezwaren kenbaar met betrekking tot de start van de transitiefase voor Luchthaven Lelystad. Zoals u aangeeft is de introductie van verkeersleiding en het wijzigen van de luchtruimstructuur onderdeel van de (start van) de transitiefase.

Noodzaak

U geeft aan de aangekondigde wijzigingen voornamelijk onnodig te vinden. Zoals ook eerder aan de Tweede Kamer is gemeld, is opening van de luchthaven Lelystad voor groot verkeer in april 2020 niet langer haalbaar, maar wordt door het ministerie, samen met betrokken partijen, gewerkt aan een snelle en veilige opening na april 2020 van de luchthaven Lelystad voor handelsverkeer. In dat kader bereiden LVNL en CLSK momenteel de luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport voor.

De luchtruimstructuur en het routeontwerp van Lelystad Airport betekenen een zeer grote wijziging voor luchtruimgebruikers en het luchtverkeerssysteem. Ten behoeve van een veilige openstelling van Lelystad Airport voor handelsverkeer moeten alle noodzakelijke stappen dus zorgvuldig worden doorlopen. Voorafgaand aan openstelling is een periode van inregelen met het bestaande verkeer noodzakelijk om de wijzigingen in procedures en systemen toe te passen. Zo kunnen zowel de luchtverkeersleiding als huidige gebruikers daarmee ervaringen opdoen, zonder dat er handelsverkeer is. Het veilig en gecontroleerd inregelen van de luchthaven Lelystad is daarmee ook in het belang van de huidige gebruikers. Door de transitiefase op 7 november te laten starten kan vanuit luchtverkeersleidingperspectief op elk politiek gewenst moment ná april 2020 tot openstelling voor handelsverkeer worden overgegaan. Uitstellen naar een volgende AIRAC datum is dus niet aan de orde.

Om huidige gebruikers voor te bereiden op de transitiefase organiseert LVNL informatiebijeenkomsten en is informatiemateriaal ontwikkeld. Zo worden huidige gebruikers van de luchthaven optimaal voorbereid op de nieuwe situatie. Deze bijeenkomsten zijn ook bedoeld om goed in dialoog te blijven en ervaringen te delen.



Consultatie

U geeft in uw brief aan onvoldoende geconsulteerd te zijn over de luchtruimstructuur die als gevolg van de komst van handelsverkeer op de luchthaven Lelystad nodig is. Zoals u weet is, nadat op 26 juni 2017 de Kamer is geïnformeerd over de concept aansluitroutes¹, na de zomer van 2017 een intensief consultatieproces gestart. Naast een internetconsultatie voor het brede publiek, besprekingen met bestuurders en een advies van een bewonersdelegatie, zijn ook de luchtruimgebruikers, waaronder de kleine luchtvaart, actief geconsulteerd.

Het resultaat van deze consultatie was een set aan verbetervoorstellen². Beoordeling van deze voorstellen door LVNL en CLSK heeft geleid tot een reeks verbeteringen in het ontwerp van de aansluitroutes en luchtruimstructuur ten opzichte van het op 26 juni 2017 gepresenteerd concept. Deze verbeteringen zijn op 21 februari 2018 aan de Tweede Kamer gemeld³.

Naast verbeteringen ten behoeve van de omgeving, gaat het voor wat betreft de kleine luchtvaart, en naar aanleiding van uw input, met name om:

- Verkleining van de CTR Lelystad: Mede op uw verzoek is het vanuit de toren gecontroleerde luchtruim direct rondom de luchthaven (CTR) verkleind. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de kleine luchtvaart om in ongecontroleerd luchtruim te vliegen.
- Verhoging en verkleining van TMA Lelystad: Ook is een oplossing gevonden voor behoud van een groot deel van de zweefvliegactiviteiten rond Lemelerveld en perspectief voor het zweefvliegen in het algemeen. Deze oplossing bestaat uit een verhoging van de oostkant van de Lelystad TMA ten opzichte van het eerste ontwerp naar 4.500 voet. Dit mitigeert voor een deel de beperkingen. Verder is de Lelystad TMA, in lijn met de CTR, aan de hand van de gedane voorstellen aan de noordwestzijde verkleind. Ook hierdoor ontstaat meer ruimte voor de recreatieve luchtvaart ten opzichte van het initiële ontwerp.
- Teuge: Het maken van maatwerkafspraken om het voortbestaan van vliegveld Teuge en het valschermspringen aldaar te ondersteunen. Deze maatwerkafspraken dienen als overbruggingsperiode tot aan de herziening van het luchtruim, waarin de situatie op Teuge opnieuw wordt bekeken.

Aanpassing bovengrens ongecontroleerd luchtruim

U geeft aan ontevreden te zijn over een verlaging van de bovengrens van het ongecontroleerde luchtruim (klasse E) in militair luchtruim. Het klopt dat in delen van het militaire luchtruim (NM TMA B, C1 en E) deze grens wordt verlaagd van FL065 naar FL055, en in het weekend van FL095 naar FL055 (NM TMA C1 en E). Deze aanpassingen zijn nodig om het verkeer van en naar Lelystad Airport veilig en efficiënt af te handelen. Ik merk op dat door LVNL en CLSK, met name voor de NM TMA C, een uiterste inspanning is gedaan om dit deel zo klein mogelijk te houden.

Daarbij merk ik ook op dat dit (klasse D) luchtruim gewoon toegankelijk blijft voor de kleine luchtvaart. Gecontroleerd luchtruim is geen gesloten luchtruim. Men dient in de nieuwe situatie toestemming van de luchtverkeersleiding te hebben om in dit gecontroleerde luchtruim te vliegen en zal derhalve over een

DGLM
Programma Luchtvaart
Project Lelystad Airport

Datum
18 oktober 2019

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/212985

¹ Kamerstuk 31936, Nr. 390

² Kamerstuk 31936, Nr. 428

³ Kamerstuk 31936, Nr. 462



radiotelefonielicentie moeten beschikken. Juist omdat er nog geen handelsverkeer vliegt, zal die toestemming naar verwachting vaak gegeven worden.

DGLM
Programma Luchtvaart
Project Lelystad Airport

Gelet op de afwezigheid van handelsverkeer tijdens de transitiefase, gaan LVNL en CLSK onderzoeken of en op welke wijze de effecten van klasse D luchtruim voor de kleine luchtvaart kunnen worden gemitigeerd tijdens de transitiefase. Ik heb begrepen dat u daar ook al contact met hen over heeft gehad.

Datum
18 oktober 2019
Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/212985

Opleiding

Onderdeel van de lopende voorbereiding is het opleiden van de luchtverkeersleiders, het invoeren van de luchtverkeersroutes en -procedures in de luchtverkeersleidingssystemen en het publiceren van de luchtverkeersleidingsgebieden, luchtverkeersroutes en -procedures in de luchtvaartgids.

De luchtverkeersleiders en assistenten die vanaf 7 november luchtverkeersleiding gaan geven aan het bestaande kleine verkeer op Lelystad Airport zijn volledig opgeleid. U geeft aan dat luchtverkeersleiders op de simulator kunnen worden getraind en eventueel tijdelijk op een ander luchthaven kunnen worden tewerkgesteld. Tijdens de opleiding van verkeersleiders is maximaal gebruik gemaakt van trainingen in een gesimuleerde omgeving, mede om deze reden zijn de Lelystad verkeersleiders volledig bevoegd voor het verlenen van de betreffende luchtverkeersdiensten.

De inregelperiode is met name bedoeld om verkeersleiders, gebruikers en de luchthaven te laten wennen aan de nieuwe procedures en werkwijze in de situatie van relatieve rust (zonder handelsverkeer). Gelet op het langdurige tijdpad voor het verkrijgen van een locatie-specifieke bevoegdheid (tower rating) is het daarbij niet mogelijk om de volledig opgeleide Lelystad verkeersleiders tijdelijk op een andere luchthaven luchtverkeersdiensten te laten verlenen. Deze verkeersleiders zijn daar namelijk niet toe bevoegd. Torenverkeersleiders worden altijd opgeleid voor een specifieke luchthaven. Inzet van opgeleide Lelystad verkeersleiders op een ander vliegveld zou betekenen dat zij een additionele opleiding voor die specifieke luchthaven moeten doorlopen. Een eventuele terugkeer naar Lelystad zou in dat geval op termijn een heropleiding inhouden.

Kosten

U geeft in uw brief aan dat de huidige gebruikers niet op mogen draaien voor de kosten die in de transitiefase worden gemaakt. Zodra duidelijkheid is ontstaan over de openingsdatum van de luchthaven voor handelsverkeer, zal worden besloten over het moment waarop ATC kosten in rekening zullen worden gebracht. Tot die tijd zal voornamelijk geen ATC heffing voor (toren)verkeersleiding in rekening worden gebracht.

Capaciteit

Lelystad Airport wordt ontwikkeld ten behoeve van het overnemen van vakantievluchten van Schiphol. Zoals opgenomen in het ondernemingsplan van de luchthaven is de verwachting dat, naarmate het aantal vliegtuigbewegingen groot verkeer (op de IFR routes) groeit de hoeveelheid klein verkeer (op de VFR routes) zal afnemen.

Naar aanleiding van uw verzoeken heeft de luchthaven recent, in samenwerking met LVNL, de capaciteit voor GA-verkeer in de periode tot 10.000



vliegtuigbewegingen handelsverkeer onderzocht. Hieruit blijkt dat de verwachte capaciteit toereikend is voor het huidige aanbod aan GA-verkeer. Wel is het zo dat op de drukste momenten de vraag het aantal mogelijke vliegtuigbewegingen kan overstijgen. Hiertoe is betere spreiding over de dag nodig en ontwikkelt de luchthaven een planningstool. De luchthaven heeft de lokale gebruikers hierover op 16 mei jl per brief geïnformeerd. Het huidige GA-verkeer kan hiermee de eerstkomende jaren worden geacommodeerd. Gelet op bovenstaande is het gedwongen uitplaatsen van huidig GA-verkeer van de luchthaven Lelystad, en eventuele compensatie daarvoor, thans niet aan de orde.

DGLM
Programma Luchtvaart
Project Lelystad Airport

Datum
18 oktober 2019

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/212985

Voor wat betreft de langere termijn, is een werkspoor aan de Alderstafel Lelystad ingericht onder leiding van de provincie Flevoland. In dat kader zal door de luchthaven in samenwerking met LVNL nader worden onderzocht welke aantallen GA verkeer ook op de lange termijn kunnen worden geacommodeerd. Daarnaast is de GA betrokken bij het proces van de luchtruimherziening en wordt de kleine luchtvaart geconsulteerd in het kader van de luchtvaartnota. Actuele ontwikkelingen worden met het ministerie besproken in het GA platform.

Conclusie

LVNL en CLSK hebben er –mede naar aanleiding van uw input- alles aan gedaan om de verschillende belangen zo goed mogelijk met elkaar te verenigen en zijn van daaruit tot het huidige ontwerp gekomen. Daarnaast is het veilig en gecontroleerd inregelen van de luchthaven Lelystad tijdens de transitiefase noodzakelijk om een veilige en gecontroleerde transitie mogelijk te maken, dit is ook in het belang van de huidige gebruikers. Ook voor hen geldt dat zij zullen moeten wennen aan nieuwe procedures, routes en luchtruimstructuur. Ook zij hebben er alle belang bij dat dit op een gecontroleerde en veilige manier gebeurt. Het ministerie zal bij LVNL onder de aandacht brengen of en hoe de effecten van de transitiefase voor de kleine luchtvaart kunnen worden beperkt.

Daarnaast zal vooralsnog géén ATC heffing voor de (toren)dienstverlening in rekening worden gebracht. Hiermee wordt aan uw zorg over de bekostiging van de luchtverkeersdienstverlening voor de kleine luchtvaart tegemoet gekomen.

Ik ga er van uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
Directeur-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken,

Dhr. mr. ing. J.H. Dronkers